NUMER ZAWIERA: „Wystawa samochodowa w Olimpji" — korespondencja własna, „XXIII Samochodowy Salon Paryski", „Obszerny stan lotnictwa polskiego" — por. pilot Meissner, „Samochód i Reklama", „Ilość pojazdów mechanicznych w Polsce," — tabela, „Samochód droższy od Rolls Royce'a" i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8 m. 3, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 29 października 1929 r. | Nr. 44 (72)

JEDNAKŻE CHRYSLER.....



Samochód i Reklama.

IV.

Jeżeli w poprzednich numerach naszego pisma omówiłem w miarę oddanego mi do dyspozycji miejsca cel reklamy samochodowej, jej rolę i charakter, wreszcie jej współmierność ze sprzedażą, to wypada — niestety, niemniej pokrótce — omówić dalsze dwa czynniki, któremi są: środki i narzędzie reklamy. Środkami reklamy wogóle są: ogłoszenie, plakat (uważany przezemnie osobiście za najtrudniejszy, lecz najintensywniejszy środek reklamy), a dalej druki wszelkiego rodzaju, opakowanie, film, wystawa, skład i t. d. Jeśli chodzi o reklamę samochodową, to przyznać należy, iż plakat jest w zastosowaniu do samochodów rzeczą dość trudną, w zastosowaniu do akcesorji samochodowych rzeczą nieco łatwiejszą. Najbardziej intratnemi środkami są tu ogłoszenia i druki (katalog, cennik, ulotka i t. d.).

Narzędziem reklamy jest słowo, rysunek, marka i graficzny układ, w skład którego wchodzi zarówno rozłożenie tekstu, dla oka niemęczące jak i dobór czcionek. Nie jestem w stanie ze względów technicznych, dać moim Czytelnikom co — najtypowszych wzorów czcionek, najbardziej dla skutecznej reklamy odpowiednich, — dla znających się jednak na rzeczy zauważam: nie żałować wersalików (liter dużych) i nie strzec się starych krojów (antyqua). Grotesk i blok, czcionki wysmukłe i cienkie, męczą raczej oko. Antiqua ma coś w sobie poważnego, jakąś siłę — jakąś moc. Duchem bliższa jest ogłaszanemu artykułowi, niż wszsytkie inne czcionki. Dla ozdoby warto stosować zrzadka spotykane u nas Cochiny i Lessingi. Co do układu i rozłożenia tekstu, to przykładów złych i dobrych można—by niezliczoną przytoczyć ilość. *Zależne one są całkowicie od indywidualności układającego* i... dlatego są zarówno dobre jak i złe...







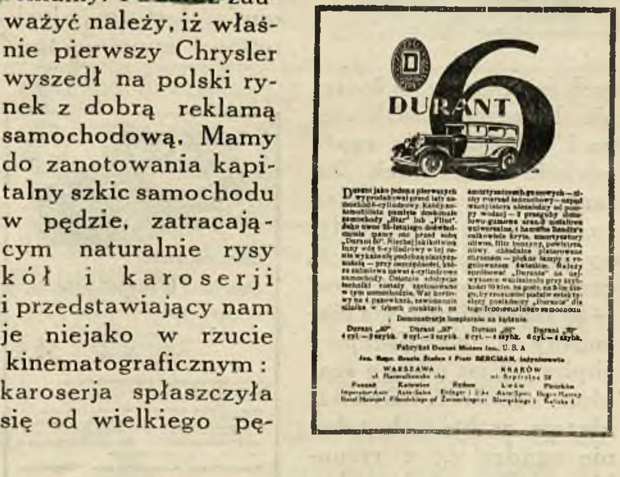
Jeśli zważymy, iż reklama jest sprzedawaniem za pomocą druku i rysunku, że winna ona zastąpić żywe słowo, to zrozumiemy, jak doniosłą rolę odgrywają powołane czynniki. Jakkolwiek jestem „człowiekiem reklamy" nieledwie od lat siedmiu, niemniej jednak stwierdzam, iż owo zastąpienie żywego słowa reklamą, nie jest sprawą łatwą do opanowania i że niema tak długiego okresu czasu, który mógłby być uważany za wystarczający dla opanowania tego przedmiotu. Może być raczej mowa o nabyciu pewnej rutyny, której dowodem jest, iż np. nieledwie 5 % moich projektów reklamowych uznanych było za niezupełnie dobre lub przezemnie samego za takie uznane. Na sto projektów — 5 niewykorzystanych, i to po kilku latach. Reklama teoretycznie jest może i nie trudną rzeczą: reklama stosowana jest sztuką. Sztuką trudną. Zobaczymy, by skończyć z teoretycznemi rozważaniami, jak przedstawia się ta reklama na polskim rynku samochodowym. Podaję tu kilka ilustracyj, zdaniem moim, co ciekawszych i w krótkich słowach postaram się omówić ich wady i zalety.



Przed niedawnym czasem poczęły się u nas ukazywać ogłoszenia, przeważnie w pismach perjodycznych, fachowych, — ogłoszenia, które zaliczyć należy do przodująco wzorowych. Widzimy m. in. ogłoszenie polskich zakładów Skody. Stojące omal — że na bardzo wysokim poziomie plakatu. (Ogłoszenie wykonane w oryginale jest na kremowym papierze w barwach czarnej, złotej i czerwonej. Powadze firmy odpowiada panujący spokój układu tekstu, równocześnie kombinacja barw nie pozwala na to, by czytelnik pisma przeszedł obok tego ogłoszenia, nie zapamiętawszy go na dłuższy przeciąg czasu. Ta atrakcyjna siła ogłoszenia—to właśnie owa *tajemnica dobrego ogłoszenia*, odróżniająca je od streotypowych, żywcem z Ameryki wziętych i do znudzenia jednostajnych ogłoszeń ćwierć — i półstronicowych w codziennych pismach, stale na tych samych tematach niezawsze prawdziwych, opartych. Na równym niemal poziomie z ogłoszeniem Skody stoi ogłoszenie, reprodukowane przez nas, — ogłoszenie Chryslera: charakter tego ogłoszenia znów graniczy z plakatem, rysunek żyje, mówi a dwa zaledwie słowa, mówiące za tysiąc, wyraźnie przeczą zasadzie Behrmana, iż *niema w reklamie nic ponad słowo ważniejszego*. Jednakże od tych dwu spotykanych przezemnie przykładów wysokiej kultury reklamy do najlepszych z pośród dalszych wzorów — już przepaść cała. Dalej już widzimy szablon, wyróżniający się czasami dobrym pomysłem czy oryginalnym pomysłem, słowem — szablon oryginalny, ale daleki od tych — powtarzam: jedynych — omówionych przykładów reklamy. Tu zaraz zauważyć należy, iż właśnie pierwszy Chrysler wyszedł na polski rynek z dobrą reklamą samochodową. Mamy do zanotowania kapitalny szkic samochodu w pędzie, zatracającym naturalnie rysy kół i karoserji i przedstawiający nam je niejako w rzucie kinematograficznym: karoserja spłaszczyła się od wielkiego pę-









du, koła pozostawiają za sobą smugi powietrza, przytem wszystkiem zaś wóz przemawia do nas swoim spokojem i pewnością. Ten dobry rysunek wystarcza za wszelkie nagórniejsze, najprawdziwsze nawet słowa, wzbudza zaufanie, przekonywa. Rysunek powtórzono z wielkiem powodzeniem na katalogach firmy, artystycznie w złotym i srebrnym wykonanych kolorach. Cyklista, stanowiący tu niejako punkt oparcia dla wzroku, za chwilę, za sekundę pozostanie w tyle pędzącej maszyny. To jest dobre.

W ślad za Chryslerem przyszedł Studebaker, noszący na sobie piętno dobrej reklamy wielkiego Hopkinsa, Studebaker dał cykl ogłoszeń o charakterze zupełnie swoistym, o tematach różnorodnych, lecz zawsze przekonywujących. Teksty może nie są tu już tak zwięzłe, jak u Chryslera (który w reklamie pism codziennych też nie grzeszy małomównością) niemniej jednak przekonywujące: w zestawieniu z rysunkiem tworzą zwartą całość, wysoko postawioną i wykwintną. Dodajmy: całość amerykańską, gdyż reklamy te są pochodzenia amerykańskiego. Z tego jednak powodu — co jest u nas prawie nieznane, są prawdziwe. Niejednemu wyda się może „bujdą" czy reklamą „amerykańską" (synonim wszystkiego złego i humbuga) ogłoszenie rys. 2. W miarę brania wzniesienia Studebaker zwiększa tempo... Tak — ale jeśli się zważy, że te ogłoszenia ukazywały się w „The Saturda Evening Post", *w piśmie, które nie zmieści ogłoszenia dopóty, dopóki nie sprawdzi, że podano w niem jedynie i wyłącznie szczerą prawdę* — to zrozumiemy, dlaczego to ogłoszenie jest dobre. Tekstu można nie czytać. Rysunek go zastępuje i — przemawia do klijenteli, sprzedaje samochód, który, jeśli na wzniesieniu wykazuje takie zalety, jakim tedy być musi na równej i gładkiej amerykańskiej auto-stradzie...



W szablon—ale szablon dobry — wpada następne reprodukowane ogłoszenie Duraut'a. Jest to jednak typowe zupełnie małych rozmiarów ogłoszenie dla pisma codziennego i niewątpliwie może odnieść swój skutek. Durant zmienia często układ i charakter tekstu. Gdyby jeszcze zmieniał krój czcionek — nie zakrawał — by na do znudzenia nieznośny i niedziałający chyba już na nikogo szablon ogłoszeń General Motors, w których tekst nie zgadza się z rysunkiem pod względem charakteru, *w którym niema nic z nowoczesnego ogłoszenia*. Te wzory amerykańskie nie zasługują na naśladownictwo.



Nie wiem, skąd pochodzi, ale wiem, że jest dobre ogłoszenie Essexa, reprodukowane na str. I-szej. Reprodukuję tu tylko rysunki, jakkolwiek po nich następowały w niektórych redakcjach mniej lub więcej udatne teksty. Ograniczam się tu raz jeszcze jednak do rysunku, by stwierdzić, znów wbrew Behrmanowi, iż dziś właśnie rysunek jest wszystkiem: jest może nie wystarczającym, ale dominującym, koniecznym czynnikiem. Aeroplan, dyszący potęgą swego silnika, szybszy—to automobilista rozumie — od samochodu z trudem go wyprzedza. A samochód ten prowadzi przecież kobieta. Drugi rysunek reklamy Essexa równa go ze strzałą, z łuku wypuszczoną. Symbolem dzisiejszego samochodu jest szybkość, połączona z wygodą. To dają rysunki reklamy Essexa. Zespolenie pomysłów graficznych doskonałe. Wogóle, nawiasem to zauważam, *reklama Essexa jest jedną z lepszych w Polsce.*



Fantazja i fotografja — to dwie zupełnie odrębne dziedziny. O ile fantazja w rysunku, właściwie nic nie wyobrażającym poza takim czy innym układem linji jest rzeczą, we współczesnej reklamie, niestety bardzo rozpowszechnioną, o tyle fotografja rozpowszechnia się w sposób zastraszająco szybki. Czasami mniej, czasami bardziej udolnie, czasami zupełnie dla oka nieuchwytna, czasami wyraźna. Ze składem fantazji w linjach jest reprodukowane dobre ogłoszenie Fiata, ogłoszenie wielobarwne, niemniej jednak nieprzekonywujące. Fiat jest dziś — szczególnie w Polsce marką, wszechstronnie znaną. Reprodukowane ogłoszenie ma charakter jedyn wybitnie przypominający. Czyżby Fiat mógł się już dziś jedynie do reklamy przypominającej ograniczyć... Na fotografji natomiast oparte jest ogłoszenie Vacuum Oil. Niestety technika kliszarska nie stoi u nas jeszcze na wysokości zadania: klisza, z najkapitalniejszej nawet robiona fotografji, traci; mimo to zespół fotografji ze słowem nie jest najgorszym—jeśli rzecz prosta, fotografja jest dobrze dobrana.



Brak miejsca nie pozwala mi na szczegółowe omówienie wielu jeszcze innych przykładów reklamy, dlatego też z dobremi kończę i, zanim przejdę do złych, przytoczę jako przykład pograniczny, ogłoszenie Lincolna. „I chciałbym — i nie mogę" — oto jedyna charakterystyka ogłoszeń tego typu. Zaczyna się (od góry rzecz biorąc) — zupełnie niepospolicie stylizowanym napisem, opartym jednym swym krańcem o szkic, o zarys szkicu rysunku. Ale rysunek ten jest już zły: proszę — ze zbocza wzgórza, gdzie, zdaje się, niema żadnej drogi, spływa maszyna ku gładkiej, jak stół, szosie. Przecież nawet w Lincolnie musi tam ich, pasażerów, trząść w nielitościwy zupełnie sposób!!! Czy to ma przekonać, wystarczyć za żywe słowo? A przecież Lincoln ma takie przepyszne ogłoszenia w New-Yorku i Londynie! Gdyby tak ściągnąć stamtąd klisze dać na dobrą kredę i tak bez słowa, bez jednego słowa reprodukować w siedmiu barwach tego pysznego pawia, jak to robi niemiecki „Motor"? Co? Ogłoszenie ma dalej poważny defekt w postaci tej przylepionej z prawej strony ramki z listą przedstawicieli: to niepotrzebne, kto bowiem chce kupić, *kto ma na Lincolna — znajdzie go*. Bez tej ramki, ogłoszenie zyskałoby kolosalnie. A byłoby dobrym, gdyby nie ciężki rysunek, nienaturalny rysunek samej maszyny. Słowem — Źle.



A dalej idzie coraz gorzej: Rysunek obok: podaje nam nie ogłoszenie, a jakieś zawiadomienie Whippet'a, produktu Overlanda — czemu? Czyżby przedstawicielstwo tego samochodu nie wiedziało, jak przepyszną reklamą dysponuje reprezentowany przez nie koncern? Że niemiecka „Die Reklame" poświęciła specjalny artykuł reklamie tego samochodu w Ameryce i temu kapitalnemu motywowi, jakim jest wyciągnięty, jak struna chart w skoku? Prawda, to byłoby znów obce, to, co ja staram się zwalczać ale to byłoby przynajmniej z punktu widzenia reklamy — dobre. To samo dotyczy reprodukcji ogłoszenia — General Motors. Buick, *domowej roboty*, roboty złej, razem z trudno dostrzegalnym Oldsmobil'em i bardziej już widoczną Chevroletą. Wszystko razem „na kupie" *bez sensu, bez rytmu, bez treści bez przekonania*. Tysiąc takich „ogłoszeń" — i *General Motors w Polsce skończy się*, bo na podstawie takiego ogłoszenia nikt nic nie kupi.

Specjalnym rodzajem ogłoszeń są ogłoszenia o charakterze zupełnej swobody tekstu i rysunku. Typ takiego ogłoszenia widzimy w ogłoszeniach „Ordo". Użycie w niem popularnego, przez szoferską brać stosowanego wyrażenia o *„nawalonej kiszce"* stanowi tu leitmotive kampanji reklamowej. Można i tak. Można jeszcze komiczniej, jak to uczyniła szkoła samochodowa syndykatu turystycznego, którą ukończyli Fryderyk Wytworny - Jarossy, Adolf Mocny - Dymsza, Kazimierz Wielki - Krukowski i Konrad I-Tom... Może ten trzeci tytuł jest nie bardzo — ale w pamięci się zarywa.



Zbyt wiele napisałem już na omawiany temat. Powtarzam: chodziło mi jedynie o podanie kilku co — typowszych przykładów dobrej i złej — moim zdaniem—reklamy samochodowej w Polsce. Proszę, niech mi ci, którzy za dobrych się uważają, których tu pominąłem, za złe tego nie mają: wszystko omówić—roku nie starczy. W zakończeniu tylko jednak mała uwaga i jedna mała prośba; rys. ostatni—to reklama miłych „Zetek", projektowana przez naszego rodaka, Gronowskiego. To zaraz widać, to jest *bliskie duchowi polskiemu*: jaskółka. Zwróćcie na tę reklamę uwagę. Niekoniecznie—powtarzam — trzeba brać najlepsze nawet wzory zagraniczne, kiedy ma się doskonałe wzory polskie.

Bolesław J. Kachel.

— KONIEC —

Największy garaż podziemny.

Ostatnio został zbudowany w Montreal czteropiętrowy garaż podziemny, znajdujący się poniżej poziomu ulicy. Jest to największy na świecie garaż tego rodzaju. Samochody przewożone są na różne piętra nie windami, a specjalnemi platformami. Garaż posiada wszelkie najbardziej nowoczesne urządzenia i udogodnienia: — maszyna do badania hamulców, specjalna pompa wodna do mycia samochodów, elektryczna pompa do opon, cały szereg lewarków i podnośników i t. d. Konstrukcja garażu jest ogniotrwała. Pomimo to jednak jest on zabezpieczony od możliwości pożaru całym szeregiem gaśnic, umieszczonych na wszystkich piętrach; na wypadek zaś poważniejszego pożaru znajduje się tam jeszcze duża główna gaśnica przenośna umieszczona w dostępnym miejscu.

Katastrofy lotnicze w St. Zjednoczonych.

Przegląd wypadków lotniczych, jakie miały miejsce w Korpusie Lotniczym Stanów Zjednoczonych w ciągu roku 1928, wskazuje że 85 proc. wypadkom uległi piloci, posiadający mniej niż 2 lata praktyki. W ciągu tego roku uległo wypadkom 46% pilotów, posiadających za sobą mniej niż 200 godzin lotu, 17%— od 200 do 500 godzin, 25% — od 500 do 1000 godzin, oraz 12% od 1000 do 1200 godzin lotu. 63% wypadków zawdzięczać należy błędom pilotów, z których 24% zawdzięczać należy błędnemu sądowi, 30% błędom technicznym 3% — nieposłuszeństwu rozkazom, oraz 6% zawdzięczać należy niedbałości.

Samolotem naokoło Europy.

Między 13 a 22 września podpor. Sahuc i kpt. Labaurie dokonali na samolocie „Potez 25" (silnik Salmson) lotu okrężnego naokoło Europy, wzdłuż linji Paryż — Oslo — Moskwa — Konstantynopol — Tunis — Lizbona — Paryż. Przestrzeń tę, wynoszącą 11.000 km., przebyli oni w ciągu 6 dni lotu.

XXIII-ci
Automobilowy Salon Paryski.

Tegoroczny Paryski Salon Automobilowy w Grand Palais, zjednoczył 1020 firm branży samochodowej, włączając oczywiście w tę liczbę i branżę akcesorji samochodowych. Z około 100 fabryk samochodowych, wystawiających w Grand Palais: 40 jest francuskich, 30 amerykańskich, 8 niemieckich, 7 włoskich, 7 angielskich, 5 belgijskich, 3 czecho słowackie i 1 austrjacka (Steyr). Zrobimy krótki przegląd rozmaitych stoisk, zatrzymując się oczywiście tylko przy tych, które dają coś specjalnie charakterystycznego, lub świadczącego o postępie techniki automobilowej.

Amilcar wystawia tego roku cztero-biegowe podwozie 7 KM. i podwozie z 8-mio cylindrowym silnikiem 11 i 13 KM. Silnik 11 KM. ma średnicę tłoka 63 mm. i skok 80 mm. Silnik 13 KM., śred. tł. 66 mm. oraz skok 85 mm. Obydwa silniki mają rozrząd górny, bezpośrednio z wałka rozrządczego.

Ballot wystawia kilka modeli podwozi o silnikach 8-mio cylindrowych w szeregu. Godny uwagi silnik 8 cyl. w szer. średn. tł. 68 mm. i skok 105 mm. (3 ½ litra). Rozrząd górny podobnie jak u Amilcara. Wał korbowy na 9 łożyskach. Smarowanie całego podwozia pod ciśnieniem.

Citroën, którego stoisko jest wciąż przez ciekawych oblegane, wystawia: podwozie (C4) 9/10 KM. z silnikiem 4-o cyl. 1628 ccm. litraż śr. tł. 72 mm. skok 100 mm. Rozrząd dolny, smarowanie pompką oliwną, chłodzenie przy pomocy pompki centryfugalnej. Zużywa 10 ltr. benzyny na 100 klm. Bak mieści 36 ltr. Podwozie 14 KM. (C6) silnik 6-cio cyl. litraż 2442 ccm. śr. tł. 72 mm. skok 100 mm. Rozrząd dolny.

Lombard: podwozie 17 KM. 8-mio cyl. litraż: 3.000 ccm. śr. tł. 70 mm. skok 97 mm. Rozrząd górny. Smarowanie i chłodzenie przy pomocy odpowiednich pompek. Posiada oprócz wstecznego 4 biegi.

Peugeot: wystawia model 1930 r. podwozie 24 KM. z silnikiem 4-o cyl. 1122 ccm. litrażu śr. tł. 63 mm. skok 90 mm. Blok silnika i karter górny, stanowią jedną całość. Smarowanie i chłodzenie pod ciśnieniem pompki. Trzy biegi i jeden wsteczny. Szybkość do 85 km./g.

Talbot: podwozie 22 KM. silnik 8-mio cyl. śr. tł. 78 mm. skok 110 mm. 4 biegi.

Renault: 6-cio cyl. „Monasix", litraż 1474 ccm. śr. tł. 58 mm. skok 93 mm. 3 biegi, moc 8 KM. „Monastella" jest drobną odmianą poprzedniej. „Vivasix„ i „Vivastella" są 6-cio cylindrowe o mocy 16 KM. śr. tł. 75 mm. skok 120 mm. pojemność 3180 ccm. Rozrząd dolny. Dopływ benzyny, oliwienie i chłodzenie przy pomocy pompki, sprzęgło tarczowe, 3 biegi, hamulce na 4 koła. „Reinastella" jest największem przez Renault wystawionem podwoziem o silniku 8 cyl. mocy 41 KM., litraż 7125 ccm. śr. tł. 90 mm. skok 140 mm. Dwa gaźniki, trzy biegi, chłodzenie przy pomocy pompki, sprzęgło dwutarczowe, hamulce na 4 koła.

L. Rosengart, małe samochody znajdujące wielkie upodobanie u pań. Podwozie 4 KM. o silniku 4-ro cyl. litraż 747 ccm. śr. tł. 55,95 mm. skok 76,19 mm. Rozrząd górny, sprzęgło jednotarczowe, napęd kardanowy, zużywa na 100 klm. 6 litrów benzyny. Całe podwozie waży zaledwie 310 klgr.

General Motors wystawiło 10 modeli: 3 Buick (typ: 40, 50 i 60), 1 Cadillac, 1 Chevrolet, 1 La Salle, 1 Marquette, 1 Oakland Six, 1 Oldsmobile i 1 Pontiac Six. W samochodach tych daje się zauważyć szereg ulepszeń technicznych w samym silniku pozatem w mechanizmie kierowniczym, hamulcach i t. d.

Rolls-Royce wystawia nowy model 6-cio cylindrowy 40/50 KM. śr. tł. 108 mm. skok 140 mm. Wóz luksusowy.

Hotchkiss: podwozie z sinikiem 4-o cyl. oraz 6-o cyl. (3 ltr.) 12 KM. Rozrząd górny, wał korb. na 7 łożyskach.

Studebaker wystawia podwozia o silnikach 21,24 i 32 KM. 8-mio cyl. z wyjątkiem najmniejszego modelu o silniku 6-o cyl. Rozrząd wszystkich tych modeli bez wyjątku dolny.

Przemysł samochodowy czeski, wystawił trzy znane marki: Tatra, Praga i Reo, które to marki zwróciły na siebie uwagę świata fachowego. Natomiast przemysł niemiecki był godnie reprezentowany przez 8 marek: Adler, N. A. G., Röhr, Opel, Hanomag, Horch, Mercedes-Benz, Brennabor.

Jeżeli teraz zastanowimy się nad tendencjami technicznemi, które po zwiedzeniu wystawy dają się odczuć, to zauważymy cały szereg zmian w stosunku do tendencji z lat ubiegłych, postaramy się też je w krótkich słowach ująć i usystematyzować:

1.) Silnik 4-o cylindrowy wychodzi już zupełnie z użycia i spotyka go się tylko przy tańszych wozach; ustępuje on miejsca wszechwładnie panującemu silnikowi 6-cio cylindrowemu. Daje się jednak odczuć, że niebawem i ten będzie musiał ustąpić na korzyść 8-miu cylindrów, któremu to silnikowi fachowcy rokują wielką przyszłość, co się już zresztą daje wybitnie we znaki. Przypuszczać również należy, iż niedługo silnik 8-mio cylindrowy będzie musiał ustąpić miejsca 12 cylindrom, jeżeli przedtem nie nastąpi zasadniczy przewrót w konstrukcji silnika spalinowego; są jednak narazie tylko przypuszczenia.

2.) Próby odlewania tłoków ze stopów dwuch różnych metali, nie znalazły definitywnego rozwiązania. Mamy przykłady, w których chodzi o stopy aluminjum i stali, trudno jednak byłoby nam określić jednem słowem, jakich tłoków używają samochody na tegorocznej wystawie. Najczęściej jednak spotykane stopy, lekkich metali tak się przedstawiają: aluminjum 92, 5 proc. miedź, 2 proc. magnesium, 1,5 proc. Stop ten w temperaturze 350° C wytrzymuje nacisk 5 T na cm. kwadr. Chociaż widzimy dużo zmian w konstrukcji tłoków, widać jednak, iż nie jest to ostatnie słowo w tej dziedzinie i oczekiwać należy od chemików i konstruktorów korzystniejszego rozwiązania tego problemu w niedalekiej przyszłości.

3.) Co do systemu rozrządu, to naprawdę trudno coś orzec w tej sprawie, ponieważ do tej pory zdania i zapatrywania są podzielone, wystawione zaś samochody mają tak różnorodne systemy rozrządu, że wnioskować napewno nie można. Od roku 1924 do 1927 panowała ogólna tendencja do stosowania rozrządu górnego, w roku jednak 1928, straciła ona dużo na swej popularności i na obecnej wystawie, daje się zauważyć lekka przewaga dolnego rozrządu, przyczem zawory umieszczane są nieco ukośnie, dla korzystniejszej budowy komory sprężania. Jeżeli chodzi wogóle o tendencje w budowie silnika, to widać silne dążenie do jak największej ekonomji miejsca, możliwego ograniczenia ilości części ruchomych silnika, oraz możliwie największego zrównoważenia pracy tegoż.

Podwozie zostało znacznie obniżone tak, że niektóre wytwórnie obniżyły je już do maximum, zwiększając tem bezpieczeństwo jazdy.

Ciekawy szczegół konstrukcyjny napędu na przednią oś zastosowany początkowo przez: Tatrę, Voran oraz Tracta, zjednywuje sobie, coraz to więcej zwolenników tego słusznego skądinąd poglądu, że samochód powinien być ciągniony a nie popychany. W tym roku doszły samochody Chaigneau-Brasier oraz Bucciali, stosujące także napęd na przednią oś. Pozbawienie tylnej osi dyferencjału, oraz brak całego wału kardanowego, pozwolił na znaczne obniżenie podwozia. System ten ma zasadniczo dużą przyszłość, powinien jednak iść drogą powolnej ewolucji i zmian technicznych, gdyż nawet obecnie zaliczają go do niespodzianek technicznych.

Ogólna ilość pojazdów mechanicznych

Kursujących na obszarze Rzeczp. Polskiej na dzień 1. VII. 29. (bez wojskowych).

Nr. porządk.	Województwo	Liczba mieszkańców	ILOŚĆ SAMOCHODÓW: osobowych	dorożek	autobus.	ciężarowych	ogólna	Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych (w stosunku do ilości z d 1 stycznia 1929 r.) w procentach	Liczba mieszkańców przypadających na jeden pojazd mechaniczny
1	Bialostockie	1.479.909	258	144	207	150	759	113	6	878	39,8	1.685
2	Kieleckie	2.882.551	864	187	406	372	1.829	245	25	2.099	10,5	1.373
3	Krakowskie	2.265.449	1.126	405	282	471	2.284	499	46	2.829	11,8	800
4	Lubelskie	2.373.448	320	99	299	79	797	35	1	833	24,3	2.849
5	Lwowskie	3.089.722	1.029	517	218	236	2.000	344	28	2.372	24,7	1.302
6	Łódzkie	2.560.841	1.253	517	424	489	2.683	303	42	3.028	14,8	845
7	Nowogródzkie	910.345	87	52	87	27	253	16	—	269	23,9	3.384
8	Poleskie	979.503	132	40	57	33	262	28	—	290	21,8	3.377
9	Pomorskie	1.063.600	1.655	377	101	525	2.658	653	22	3.313	18,4	321
10	Poznańskie	2.236.919	3.436	964	501	769	5.470	1.002	54	6.526	13,7	342
11	Śląskie	1.278.807	2.058	123	110	809	3.100	1.144	27	4.271	11,8	299
12	Stanislawowskie	1.522.285	206	99	110	62	477	79	5	561	9,7	2.713
13	Tarnopolskie	1.623.857	147	24	60	34	265	19	2	286	24,8	5.677
14	Warszawskie	2.401.801	1.546	147	504	568	2.565	178	13	2.756	10,9	871
15	Kom.Rz.wWarszawie	1.064.815	3.072	2.963	85	1.201	7.321	704	99	8.124	13,6	131
16	Wileńskie	1.143.123	157	145	139	48	489	31	—	520	13,0	2.198
17	Wołyńskie	1.634.264	165	68	109	33	375	33	—	408	3,5	4.005
	Ogółem w Państwie	30.511.217	17.289	6.871	3.499	5.908	33.567	5.426	370	39.363	14,7	775

Auto zabawka.

W Waszyngtonie, została zawiązana spółka przemysłowa z zakładowym kapitałem 40 miljonów dolarów, celem fabrykacji nowego typu auta, którego waga nie przenosi 600 funtów.

Miniaturowy ten automobil, jest wynalazkiem amerykanina Jemes'a v. Martin'a z Garden i wynalazca twierdzi, że nie będzie to zmniejszony w formacie automobil dzisiejszego typu, lecz zupełnie innej budowy maszyną.

Auto to będzie zaopatrzone w cztero-cylindrowy, ochładzany powietrzem motor i będzie miało elektryczny starter i inne udoskonalenia.

Już za kilka miesięcy, ten karzelek ukaże się na rynku amerykańskim i sprzedawany będzie w specjalnie skonstruowanych skrzyniach, mogących służyć następnie jako jego garaż.

Cena tej maleńkiej maszynki wyniesie loco Ameryka mniej niż 200 dolarów, co jak na stosunki amerykańskie, przyczynił się do jej rozpowszechnienia nawet śród mało zamożnych warstw.

DUMKI SOWIECKIE
na temat budowy motocyklów.

Rosja Sowiecka nie chce ustąpić Europie w żadnej z dziedzin przemysłu. Niebacząc na znikome zapotrzebowanie na motocykle wewnątrz kraju Sowiety, jak zwykle, nakreślają bardzo szerokie plany produkcji motocyklowej. Już z początkiem roku przyszłego, ma się rozpocząc budowa wielkiej fabryki motocyklowej. Kapitał zakładowy ma wynosić 18.000.000 rubli (?) Produkcja roczna jest obliczona na 35.000 sztuk. Typ motocyklowy nie jest jeszcze ustalony. W celu ustalenia przyszłego typu do fabrykacji, mają być przeprowadzone próby z motocyklami wszystkich znanych w Rosji marek.

Głównym dostawcą Rosji, do chwili obecnej była Ameryka. Rynek rosyjski pochłaniał jednak tak nieznaczną ilość motocykli, że ewentualna strata tego rynku nie będzie niemal odczuta, przez eksport amerykański. Wątpliwym jest również, by motocykle, ewentualnej nowej produkcji rosyjskiej, znalazły zbyt na rynku europejskim. Ciekawem jest bardzo, jak więc wyobrażają sobie ekonomiści sowieccy kalkulację, zbyt i pokrycie kosztów produkcji swych nowych motocykli.

Ilość samochodów w Niemczech.

Ilość samochodów w Niemczech pg. ostatnich danych statystycznych wynosi 432,500 wozów, co stanowi 30 procentowy przyrost w stosunku do roku ubiegłego.

Wystawa Olimpijska

(Korespondencja własna) Londyn, 24 października 1929 r.

Dnia 17 października jeszcze raz zostały otwarte podwoje dorocznej Międzynarodowej Wystawy Automobilowej w Olmpji. Jeszcze raz światła niezliczonych lamp elektrycznych olśniły oczy zwiedzającego, który znalazł się między okazałymi szeregami nowych podwozi i nowych wozów, w atmosferze pomieszanej woni świeżej farby i dymu tytoniowego.

Jest rzeczą wprost niezrozumiałą, że okres zaledwie 34 lat zdołał stworzyć tak głęboką przepaść między pierwszym prymitywnym wozem motorowym i nowoczesnym automobilem. Krótki ten okres czasu odznacza się gwałtownym postępem i rozwojem automobilizmu, nie spotykanym w innych gałęziach wiedzy ludzkiej, za wyjątkiem może lotnictwa. Zachodzi bowiem pytanie czy rozwój lotnictwa i latania cięższemi od powietrza maszynami nie jest dalszem ogniwem samochodu, ponieważ stworzenie samolotu zostało umożliwione przez wysiłki konstruktorów silników spalinowych, których wszak celem było pokonanie powierzchni kuli ziemskiej, a nie powietrza.

Powróćmy jednak do samej Wystawy.

Wchodząc przez główne wejście, obok Addison Road Station, zwiedzający znajduje z prawej strony pawilon Studebakera, z lewej — Lea-Francis, oczy zaś jego zostają natychmiast oślepione *porywającemi reklam.* stoisk: *Austina*, *Singera*, *Panharda*, *Staru*, *Hillmana*, *Delahaye'a* *Grossley'a* i *Daimlera*. Ci, którzy wchodzą przez wejście od strony Hammersmith Road, znajdują w Nowej Hali stoiska *Nash* i *Auburn*, między nimi zaś, w przejściu łączącem Nową i Starą Halę, w którem znalazły przytułek pawilony *Alfa-Romeo* i *Whitlock*, — wysepkę pawilonów: *Jowett*, *Dodge*, *La Salle*, *Buick*, *Isotta*, *Voisin*, *Italia* i *Imperia*.

W każdym roku Wystawa zdaje się być ciekawszą od swej poprzedniczki — Wystawa dzisiejsza nie jest wyjątkiem, nie należy tylko zapominać, że jest ona przeznaczona dla automobilistów i fachowców, że tylko miłośnicy piękna w maszynie będą zachwyceni nowem podwoziem Rolls-Royce Phantom II, które dla oka profana bardzo mało się różni od innego podwozia. Lecz każdy, czy to on czy ona, czy automobilista czy nie — podziwiać musi piękne karoserje, które, szczególnie w roku bieżącym, są rzeczywiście piękne. Najwięcej zaś rzuca się w oczy fakt, że te wspaniałe karoserje są przywilejem nie tylko wozów luksusowych, jak dawniej, lecz *posiadają je również wozy tanie*. Są one lekkie, o spokojnych falistych linjach, trwałe i łatwe do odnowienia przez zwykłe użycie wody i mydła. Dzięki cienkim ściankom zapewniają wiele przestrzeni wewnątrz samochodu. Ponadto odznaczają się wielką odpornością i siłą, co zmniejsza niebezpieczeństwo w razie wypadku do minimum, do czego w znacznym stopniu przyczyniają się szyby z niettłukliwego szkła. Zresztą nikt nie kupuje samochodu celem użycia go jako taranu, wiadomo zaś, że w razie zderzenia największe niebezpieczeństwo stanowią lecące odłamki szkła.

Bez wątpienia największe zainteresowanie skupiają wokół siebie wystawione po raz pierwszy nowe wozy sześcio-cylindrowe. W porównaniu z rokiem ubiegłym ilość sześcio-cylindrowych wozów wzrosła z 49 % do 52 %, ilość zaś 4-cylindrowych wozów zmniejszyła się z 35 % na 27 % Wogóle panuje tendencja budowy silników o większej ilości cylindrów, gdyż procent ośmio i dwunasto-cylindrowych wozów również się powiększył. Wystawione 91 marek samochodowych posiadają 197 różnych silników w następującym stosunku:

ilość cylindrów . .	*2*	*4*	*6*	*8*	*12*
ilość wozów . . .	*1*	*43*	*111*	*39*	*3*

Jak widać z powyższego ilość ośmio-cylindrow. wozów jest prawie równa ilości typów cztero-cylindrowych, podczas gdy sześcio-cylindrówki stanowią przeszło 50 % wszystkich eksponatów.

Za wyjątkiem Forda, który nie został w Olimpji wystawiony, niema wogóle cztero-cylindrowych, wozów amerykańskich. Natomiast większość maszyn 6-cylindrowych — to maszyny angielskie, 29 zaś różnych wozów sześcio-cylindrowych należy do produkcji amerykańskiej i 25 do produkcji francuskiej. Ogólny stosunek wozów do ilości cylindrów i pochodzenia jest następujący:

Ilość cylindrów	*2*	*4*	*6*	*8*	*12*
Wielka Brytan.	*1*	*25*	*41*	*5*	*2*
Francja		*14*	*25*	*9*	*1*
Niemcy			*1*	*2*	
Włochy		*3*	*7*	*3*	
Belgja		*1*	*5*	*1*	
St. Zjednoczone			*29*	*18*	
Austrja			*3*	*1*	
razem (197)	*1*	*43*	*111*	*39*	*3*

Większa część wystawionych wozów posiada cztero-biegowe zmienniki i zapłon cewkowy. Do ubiegłego roku konstruktorzy uważali, że zastosowanie czterech biegów na wozy o dużej mocy nie jest konieczne i na zeszłorocznej wystawie mało było wozów, zwłaszcza amerykańskich, posiadających więcej jak 3 biegi. W roku bieżącym cztero-biegowe zmienniki posiadają samochody Chrysler, Moon, Graham-Paige, Packard i Stutz. Ciągle wzrastającą popularność zapłonu cewkowego zawdzięczać należy częściowo temu, że nowoczesny aparat cewkowy nigdy nie zawodzi, częściowo znacznej przewadze cewki nad magnetem, oraz częściowo temu, że zmniejsza nieco cenę całego wozu. Pozatem w wyposażeniu elektrycznem dają się zauważyć tylko drobne udoskonalenia w generatorach, rozrusznikach i magnetach.

Korzystając z tego, że mówimy o wyposażeniu elektrycznem, wymienimy tylko, z braku miejsca, najbardziej znane wytwórnie, posiadające na Wystawie swoje stoiska. Między innemi więc eksponują swe fabrykaty takie firmy, jak: *C.A.V.*, *Stevens*, *Scintilla*, *S.E.V.*, *Rotax*, *Lucas.*, *M.-L.*, *Magneto*, *Bosch*, *Delco Remy* i wiele in. Ponadto na galerjach znajdują się stoiska licznych wytwórni i firm akcesorji i dodatków samochodowych, które niewątpliwie, jak w latach ubiegłych, przyciągać będą niczem magnes uwagę licznie zwiedzającej Wystawę publiczności.

Przejdźmy teraz do poszczególnych modeli. Na pierwsze miejsce bezspornie wybija się Rolls-Royce Phantom II. Wspaniała ta maszyna w wielu szczegółach *odbiega daleko od zwykłego szablonu*. Po pierwsze, silnik i zmiennik zbudowane są w jednym bloku; po drugie dawny typ resorów tylnych został zastąpiony resorami pół-eliptycznemi, po trzecie wał śmigi jest otwarty. Pojemność silnika wynosi 7.668 ccm. Nowością jest miniaturowy, niezależny od głównego, gaźnik, służący do zapuszczenia silnika i powolnej jazdy. Innym ciekawym rysem Phantom II, jest nowy system oliwienia podwozia. Wszystkie mniejsze łożyska są połączone z ramą i oliwione za pomocą pompki tłoczącej, poruszanej sprężyną przez naciśnięcie specjalnego pedału. Oprócz Phantom II, wytwórnia Rolls-Royce wystawia mniejszy wóz o mocy 20 KM., który cechuje zwiększona średnica cylindrów, ten sam system oliwienia podwozia, niższa karoserja i wiele innych ulepszeń.

Drugim, zwracającym na siebie uwagę samochodem jest Daimler „25", który został skonstruowany dla tych, którzy nie uznają szofera i sami kierują wozem.

Do dużej klasy samochodów należy również 12-o cylindrowy Voisin Duesenberg, który odznacza się tem, że jest to najsilniejszy wóz na Wystawie, oraz ośmio-cylindrowy Lancia Dilambda, którego silnik odznacza się tem, że nie jest dłuższy, a tylko trochę szerszy od zwykłych silników 4-o cylindrowych, ponieważ cylindry są ustawione w dwuch rzędach, po cztery w każdym, w jednym bloku, z korbowodami działającemi w środku.

Pomijając *piękne w linjach i doskonałe w konstrukcji* samochody Morris Isis i Acedes Magna, warto również obejrzeć bliżej, celem dokładniejszego wyrobienia sobie zdania o samochodach 8-o cylindrowych, francuski samochód Amilcar, odznaczający się nader dużą prostotą i łatwością prowadzenia.

Wogóle warto zaznaczyć, że dążeniem konstruktorów nowoczesnych wozów jest *najdalej idące ułatwienie kierowania*. Nawet pięcio-litrowy ośmio-cylindrowy Bugatti wykazuje w swej konstrukcji tę dążność do ułatwienia prowadzenia, co jest tembardziej ciekawe, że nazwa Bugatti przywodzi na myśl typ samochodu wyścigowego.

Wybitnem przeciwieństwem dwuch ostatnich wozów — Amilcar i Bugatti — jest nowy 8-o cylindrowy, o konstrukcji szeregowej, Darracq. Wóz ten jest ciekawy z tego względu, że celem zmniejszenia jego wagi wszelkie części z lanego żelaza zostały zastąpione częściami ze stopu aluminiowego. Gdzie tylko było można została również zastosowana nowa stal, t. zw. Nitralloy. Stal Nitralloy została w znacznym stopniu zastosowana do podwozia ostatniego modelu *Hispano-Suiza*, szczególnie do wałów, obracających się w swych łożyskach z wybitnie dużą szybkością. Materjał ten pozwala również na bezpośrednie założenie duraluminiowego korbowodu na zaczepce korbowej, bez użycia białego metalu.

Ciekawe są także modele Minerva i Delage, posiadające silniki o zaworach nasadkowych. Zwłaszcza Minerva może być uważana za wzór samochodu okazowo-wystawowego, ponieważ całe jej podwozie jest posrebrzane.

Delaunay-Belleville, jedna z najsłynniejszych w przemyśle automobilowym wytwórni, wystawiła bardzo ciekawy wóz, posiadający wszystkie połączone zalety wozów amerykańskich i europejskich. Jest to jedna z najciekawszych prób, która pozwoli na rynek europejski wprowadzić znacznie tańszy samochód europejski o konstrukcji amerykańskiej, — idea, którą w pewnej mierze ucieleśnia angielski samochód Vauxhall.

Inny ciekawy samochód można widzieć w stoisku najstarszej w przemyśle angielskim wytwórni Humber, która wystawiła nowy Humber Snipe, odznaczający się doskonałą konstrukcją i pięknem wykończeniem.

Ciekawe są również dwa *nowe samochody* Rover Light Six i Riley Light Six, wykazujące tendencję do zwiększenia sprawności przez zastosowanie dużego silnika do małego podwozia. Wybitne odchylenie od przyjętych norm stanowi wóz O. M., będący nowym super-sportowym samochodem wyścigowym o pojemności 2 litrów. Wóz ten to bezpośredni wynik współzawodnictwa tegorocznego sezonu wyścigowego. Odznacza się on termo-syfonowym systemem chłodzenia, żeberkową nagłowicą cylindra, pochyloną chłodnicą oraz niskiem położeniem w stosunku do ziemi.

Samochód

DROŻSZY OD ROLLS-ROYCE'A.

Ameryka musi trzymać prim w świecie samochodowym. Dotychczas jak wiadomo najdroższym samochodem na świecie był Rolls-Royce. Obecnie najdroższym samochodem jest wóz fabryki Duesenberg'a. Samochody tej marki są znane z wielkich zawodów amerykańskich. Kosztuje on w Ameryce około 110.000 złotych. Silnik jest 8 cylindrowy; cylindry ustawione w rzędzie. Pojemność około 9 litrów. Każdy cylinder jest zaopatrzony w 2 świece. Silnik posiada sprężarkę, dwa magneta i wszelkie inne możliwe udoskonalenia i jest na tyle elastyczny, że możemy jechać z szybkością 3 klm. na godz. i z tej szybkości w bardzo krótkim czasie przejść na szybkość 184 klm. na godz. Hamulec nożny hydrauliczny działa na wszystkie cztery koła; hamulec ręczny działa na 2 niezależne bębny na koła tylne. Specjalne rozwiązanie tłumika daje zupełnie cichy bieg, nawet przy największym tempie pracy.

Jak twierdzą, samochód ten ma jedyną wadę: nie produkuje go Henry Ford w Detroid. Jednak i to znajduje swe usprawiedliwienie, gdyż wówczas wóz ten nie byłby tak drogi, a przecie Ameryka musi posiadać samochód droższy od Rolls-Royce'a (!).

Samochód Mathis posiada cztero-biegowy zmiennik, niezwykłego typu z cichym trzecim biegiem. Taki sam typ zmiennika posiadają samochody M. G. 11., sześcio-cylindrowe modele sportowe.

Prawie wszystkie samochody Renault wskazują na to, że historyczna wytwórnia francuska odstąpiła od swych zasad. Nazwa Renault od wielu lat była skojarzona z wozami, w których termo-syfonowy system obiegu wody połączony był chłodnicą, umieszczoną na przegrodzie od strony silnika. Tymczasem nowe modele posiadają chłodnicę na przedzie silnika, jeden zaś z nich posiada pompę do cyrkulacji wody przez koszulkę i chłodnicę.

Międzynarodowy charakter Wystawy, został podkreślony przez obecność austrjackiego Steyr'a z szeregowym ośmio-cylindrowym silnikiem. Tylna część jego podwozia jest niezwykła z tego względu, że dwa tylne koła są niezależnie resorowane, skutkiem czego są napędzane przez specjalne wały, z których każdy jest zaopatrzony w dwa przeguby kulowe.

Belgja jest reprezentowana przez Minervę i wielki 6-o cylindrowy Excelsior.

Do zupełnie odrębnego typu, należy nowy samochód Trojan, który odznacza się tem, że sprawność jego została uzyskana nie przez zwiększenie ilości cylindrów, lecz przez założenie czterech cylindrów parami i przez zastosowanie zasady dwu-taktowej, skutkiem czego silnik rozwija znacznie większą siłę.

Karoserje wszystkich wystawionych wozów *odznaczają się piękną, długą i falistą linją*, wygodnem urządzeniem wewnętrznem, starannem wykończeniem wewnętrznem i zewnętrznem, oraz nietłukliwemi szybami.

A teraz — kilka słów o samych stoiskach. Najbardziej zwracają uwagę stoiska General Motors, które pławią się wprost w kakofonji świateł elektrycznych, wśród których samochody same zdają się grać drugie skrzypce. Gdy wrażenie tej orgji świetlnej nieco osłabnie — trafiamy na wspaniałe stoisko w stylu rococo włoskich samochodów Isotta-Fraschisi. Mówią, że ta neo-włoska kreacja, waży niezliczone tonny i kosztowała niezliczone tysiące złotych. Większość jednak wytwórni nie wysadziła się na zbyt pociągające i kosztowne standy. Tak dalece, że niektóre stoiska, w porównaniu ze swymi eksponatami, wprost raziły swą prostotą i skromnością. Pomimo to *teren całej wystawy wywiera wrażenie imponujące.* Szczególniej wybija się eleganckie, utrzymane w szarej barwie, stoisko Rolls-Royce, stalowe stoisko Morris, stoisko Daimler i wiele innych, których z braku miejsca opisywać nie będziemy.

Na zakończenie kilka ciekawych cyfr: — całkowita ilość tegorocznych wystawców wynosi 516, z których 86 wystawia podwozia i całkowite samochody, 61 — wyłącznie karoserje, 16 — opony, i dętki oraz nie mniej, jak 337 firm i wytwórni wystawia akcesorja samochodowe. Ponadto prasa automobilowa zajmuje 8 stoisk i taka sama liczba stoisk jest zarezerwowana dla towarzystw, będących w pewnym stosunku do automobilizmu.

Wystawa będzie otwarta do 26 października, ceny wstępu wynoszą 5 szylingów (10 zł. 50 gr.) w dnie powszednie, a 2 szylingi 6 pensów (5,25 zł.) w piątki i soboty.

Leo Brige.



Janusz Meissner por. pilot.

Obecny stan lotnictwa polskiego.

Rozwój lotnictwa w ostatnim okresie osiągnął w Polsce należyte tempo, niemal we wszystkich jego dziedzinach. Chciałbym w kilku słowach naszkicować jego stan obecny, przytaczając dla porównania trochę koniecznych cyfr z tych dwóch lat w zestawieniu z rokiem 1927-ym.

Omówię najpierw rozwój klubów i stowarzyszeń lotn. oraz L. O. P. P. instytucji, która na całokształt spraw lotniczych w Polsce posiada niezaprzeczony wpływ i rozwój, który pozostaje w ścisłym związku ze zrozumieniem potrzeb naszego lotnictwa wśród najszerszych warstw obywateli.

Aeroklub R. P., należący do F. A. L. reprezentuje w Polsce centralną władzę sportu lotniczego. Właściwe jego powstanie datuje się od początku r. 1928. Już wówczas Aeroklub R. P. liczył 150 członków. Obecnie liczy ich 210.

W roku 1927 powstał pierwszy Aeroklub Akademicki w Warszawie, liczący 75 członków. W r. następnym podobne Aerokluby, zawiązane zostały w Krakowie, Poznaniu i we Lwowie licząc 620 członków z pośród młodzieży akademickiej. Przy pomocy M. S. Wojsk. Dep. Aeronautyki i Min. Komunikacji oraz L. O. P. P. Aerokluby rozpoczynają szkolenie dla swych członków na słabosilnikowych samolotach, typu Hanroiot 28 i Bartel M. B. IV. W roku bieżącym powstają Aerokluby Akademickie we wszystkich miastach Polski, posiadających wyższe uczelnie w liczbie 6-ciu, oraz kluby lotnicze i stowarzyszenia podobne w liczbie 3-ch, o łącznej ilości 1500 członków. Szkolenie pilotów sportowych, posuwa się naprzód w doskonałem tempie, tak, że do października r. b. ukończyło pilotaż w klubach przeszło 100 sportowców.

W podobny sposób rozwija się L.O.P.P., którego celem jest uświadomienie i przygotowanie społeczeństwa do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Instytucja ta, licząca w 1927 r. — 245.000, w 1928 — 300.000 a obecnie ponad 350.000 członków, ze składek publicznych wybudowała Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, szkoły mechaników lot. w Bydgoszczy i we Lwowie, szkołę pilotów cywilnych w Radomiu (w budowie), zakupiła i urządziła szereg lotnisk i portów lotniczych, organizuje liczne kursy, wystawy, odczyty, subwencjonuje konstrukcje lotnicze, kształci mechaników i pilotów, wydaje szereg broszur, pism, dzieł naukowych o lotnictwie i t. p,

Wydawnictwa prasy lotniczej w Polsce obejmują następujące pisma: „Przegląd Lotniczy"—organ Lotnictwa Wojskowego (Warszawa — Lotnisko Wojskowe, ul. Pulawska, Bud. 38/39).

„Lot Polski" — organ L. O. P. P. i Aeroklub R.P.

„Młody Lotnik" — organ Związku Aeroklubów Akademickich.

„Lotnik" — organ Związku Lotników Polskich w Poznaniu.

„Pilot" — organ Klubu Pilotów Śląskich.

„Autolot" niezależny przegląd lotniczo-samochodowy.

„Przegląd Techniczny" — organ Stow. Techników.

Ogólnie sprawami lotnictwa cywilnego w Polsce kieruje Wydział Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji. Z ważniejszych prac tego urzędu wymienić należy: przygotowanie i wydanie rozporządzenia P. Prezydenta R. P. o prawie lotniczem w Polsce, oraz szeregu rozporządzeń wykonawczych do tego prawa. Zawarcie nowych i przystąpienie do istniejących już M. — Nar. konwencji lotniczych. Wreszcie — zorganizowanie w roku bieżącym M. Nar. Konferencji prawa lotniczego w Warszawie z udziałem 45 państw.

Cywilne linje komunikacji lotniczej o łącznej długości 3850 km., od stycznia r. b. przeszły pod zarząd Państwowo-samorządowego t-wa. „Linje Lotnicze Lot" i stanowią jedną organizacyjną całość, z kapitałem wyłącznie polskim. O doskonałości i sprawności tego przedsiębiorstwa chlubnie świadczyć może fakt, iż w ciągu całej niezwykle surowej zimy, regularność lotów dochodziła 100 %, stanowiąc jedyny pewny środek komunikacji wobec zasp śnieżnych, na kolejach i drogach oraz niebywałych mrozów. Przez cały czas istnienia komunikacji lotn. w Polsce na polskich linjach pasażerskich nie zdarzył się

ani jeden śmiertelny wypadek

co zapewnia podróżnym 100% bezpieczeństwa. Frekwencja na linjach „Lotu" wzrasta stale, a w czasie trwania tegorocznej Powszechnej Wystawy Krajowej, i obecnie już po jej zamknięciu — mimo zwiększonej ilości taboru lotn.— trzeba na kilka dni naprzód zamawiać bilety, aby dostać miejsce na przelot.

Dla połączeń z zagranicą, prócz linji lotniczych „Lotu" istnieje w Polsce filja francuskiego T-wa CIDna (połączenie Warszawy z Pragą, Strassburgiem i Paryżem). Z Niemcami i Rumunją toczą się rokowania o zorganizowanie bezpośrednich linji komunikacyjnych między stolicami tych państw a Warszawą.

Przemysł lotniczy w Polsce reprezentuje szereg fabryk płatowców i silników oraz akcesorji lotn. i przyrządów pokładowych. Wymienię tu: Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie, produkujące za licencją francuską samoloty Vibault, Fabrykę Plage i Laśkiewicz w Lublinie — produkcja samolotów wojskowych Potez XV, XXVII i XXV, oraz komunikacyjnych Fokker F. VII (jedno i 3-silnikowych), Fabrykę w Białej Podlaskiej (P. W. S.) — produkcja samolotów Potez, Fabrykę „Samolot" w Poznaniu — samoloty Hanriot 28 i XIX oraz Bartel (konstr. polskiej). Polskie Zaklady Skody na Okęciu (pod Warszawą) — produkcja silników Lorrain Dietrich i Wright (400 silników rocznie) Fabryka G. Gerlacha w Warszawie — produkcja przyrządów pokładowych i precyzyjnych i t. d.

Wszystkie powyższe wytwórnie zatrudniają wyłącznie polskich inżynierów i robotników, oraz posługują się wyłącznie krajowemi materjałami. Jedynie licencje zagraniczne do niedawna stanowiły element obcy naszego przemysłu lotniczego. Obecnie i ten czynnik zostaje zastąpiony przez wytwory krajowe: cały szereg prototypów polskich, został przyjęty do fabrykacji seryjnej. Wymienię tu jedynie kilka z nich, dla braku miejsc nie mogąc omówić wszystkich.

Samolot komunikacyjny „Lublin R IX" Fabryki Plage i Laśkiewicz konstrukcji inż. Rudlickiego. (Silnik Gnome — Rhone — Jupiter 400 Mk.).

Samolot komunikacyjny „P. W. S. 20" Białej Podlaskiej, konstrukcji inż. Ciołkosza (Silnik L. —Dietrich 450 Mk.).

Samoloty szkolne i turystyczne: „Bartel B. M. II„, „B. M. IV", „B. M. V.", „B. M. VI", i „B. M. XII" wytwórni „Samolot" w Poznaniu, konstr. inż. Bartla (silnik Daimler 220 Mk. i Walter 60 Mk. lub Rhone 80 Mk.)

Samolot myśliwski „Pulawski" Państw. Zakl. Lotnicze, konstrukcji inż. Pulawskiego (Silnik Hispano — Suiza 650. Mk.) — ten ostatni wykazał zalety przekraczające najlepsze wyniki, ostatnio skonstruowanych samolotów zagranicznych tego rodzaju.

Samolot łącznikowy „Lubin R X" fabr. Plage i Laśkiewicz, konstr. inż. Rudlickiego (Silnik Wright 220 MK.) Silnik inż. Brzeskiego 75 MK. oraz silniki inż. Zaleskiego 18 i 80 MK. i t. d.

O staranności wykonania i dobroci polskiej produkcji lotniczej, świadczy wymownie niedawny fakt zakupu przez firmę Fokker w fabryce Plage i Laśkiewicz 3-silnikowowego samolotu Fokker dla Belgijskich linji lotniczych.

Przemysł lotniczy polski, całkowicie pokrywa zapotrzebowanie wewnętrzne i mógłby się rozwinąć bardzo silnie, jeśli zyskałby zewnętrzne rynki zbytu dla swych doskonałych wyrobów. Dotychczas (bez konkretnych jednak narazie rezultatów) zainteresowały się naszemi wyrobami w tej gałęzi: Rumunja i Jugosławia, oraz Łotwa.

Nie mogę pominąć milczeniem, zaczątków polskiej wytwórczości awionetek, których liczne prototypy wykazały doskonałe zalety, jak np. „R. W, D." (konstrukcji Koła studentów Polit. Warsz.), która odbyła wielki raid do Barcelony, Paryża, Włoch i dokoła Europy środkowej w lecie b. r. Z pośród innych awionetek wysuwa się na czoło kilka typów samolotów turystycznych Wytwórni Biała Podlaska, Plage i Laśkiewicz, oraz młodego konstruktora Działowskiego.

Ostatnio zorganizowany w d. 6-X r. b. przez Aeroklub Akadem. w Krakowie, raid awionetek pod nazwą „Lotu Południowo-Zach. Polski" wykazał w swych wynikach przewagę polskich awionetek nad Moth'ami wytwórni de Haviland w Anglji. Na skutek tego, Warsztaty Studentów Polit. Warsz. otrzymały od kilku polskich zwolenników sportu turystyczno-lotniczego zamówienie na 8 awionetek typu R.W.D.

Wojskowe lotnictwo polskie podlegające Departamentowi Auronautyki M. S. Wojsk. wykazało w roku bieżącym nie mniej wielkie postępy: manewry w Dęblinie, gdzie znajduje się Centrum Wyszk. Oficerów Lotnictwa, ściągnęły do Polski licznych przedstawicieli armji zaprzyjaźnionych. Między innemi przybył także Szef Wojskowego Lotnictwa Francji, Gen. Korpusu Bares. Wyszkolenie personelu wojskowego stoi u nas na b. wysokim poziomie. Dowodem tego był szerszy podziw fachowców dla sprawności i dobrej organizacji manewrów, oraz dla pracy w poszczególnych jednostkach linjowych. Nasze lotniska, ich urządzenia techniczne, budynki, szkoły lotnicze i organizacja ich pracy dorównywują najlepiej pod względem lotnictwa, postawionym krajom.

Powyższy krótki rzut oka na stan obecny polskiego lotnictwa z konieczności, posiada wiele luk i pominięć. Trudno w tak niewielu słowach ująć całokształt ogromu dokonanej pracy.

Nie mniejszą trudność niewątpliwie stanowi tego rodzaju skrót perspektywy w przyszłości. Co do niej da się powiedzieć jedno tylko: droga rozwoju została wytknięta. Istnieją tego rozwoju silne podstawy. Reszta zależy od tempa „wyścigu pracy", pod hasłem którego to wyścigu pracuje cała Polska.

Fundacja lotnicza im. Marszalka Pilsudskiego powstala z inicjatywy podoficerów formacji lotniczych dla budowy samolotu im. Marszałka Piłsudskiego przelana została na rzecz Komitetu budowy Instytutu Metalurgicznego na życzenie P. Marszałka. Suma zebrana na ten cel przez podoficerów lotnictwa wynosi 58.000 zł.

Ogłoszenia drobne:

POSADY ZAOFIAROWANE.

Majster-Wulkanizator potrzebny zaraz. Wulkanizacja. Al. Jerozolimska 34

Szofer potrzebny. Ul. Sokołowska 66 m. 15 na Woli.

Szofer potrzebny zaraz na wyjazd. Autobus „Chevrelet", Furmańska 14 m. 24.

Szofer-Elektrotechnik potrzebny zaraz, obznajmiony z prądami słabemi. Oferty pod „Elektrotechnik" do redakcji „Autolotu".

POSADY POSZUKIWANE.

Szofer obcokrajowiec dobre referencje, przyjmie posadę prywatną, Natolińska 8 m. 71.

Szofer w starszym wieku poszukuje posady na prywatny samochód. Tel. 434-76.

Szofer-Ślusarz poszukuje posady na prywatny samochód Litewska 4 m. 8 T. Stasiak.

Szofer-Mechanik długoletnia praktyka, poszukuje posady na sam. prywatny, ciężarowy lub osobowy. Nowolipki 55 m. 22. J. Łukasiewicz.

Szofer-Monter, kawaler, posiadający referencje i świadectwa. Kowalski, tel. 156-87.

Szofer-Machanik młody, energiczny, inteligentny, sumienny. P. Byczkowski, folwark Dziedziekowczyzna, poczta Iwieniec.

Szofer z dobremi świadectwami poszukuje posady na prywatne, Hoża 60 m. 11.

Szofer-Monter poszukuje prywatnej posady. Widok 11,25.

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW.

„Ansaldo" kareta 6-cio osobowa w b. dobrym stanie odnowiona. Telefon 5-34.

„FORD"-furgon 1/2 t. sprzedam. Tel 410 34.

„Peugeot" limuzyna 6 cyl., model 1928 w dobrym stanie do sprzedania. Tel 246-93.

„Packard" ciężarowy tanio do sprzedania. Mylna 11a.

FIAT" 501 torpedo, luksus., stan pierwszorzędny, sprzedam. Orla 9.

„Renault" limuzyna 6-osob., dziesiątka, do sprzedania. Skorupki 7, m. 10.

„Citroën" B. 15 półciężarowy 1 tonnowy w doskonałym stanie, do sprzedania. Nowolipki 72, kantor fabryki.

„Citroën" B. 14 torpedo, w doskonałym stanie, okazyjnie. Tel. 89-08, (4—7 w.)

„Citroën" Cabriolette sportowe, 2-osobowe na nowych oponach. Koszykowa 11b, m. 2.

RÓŻNE.

Karoserję limuzynę, okazyjnie sprzedam. Orla 9, tel. 26-29.

Garaże, boksy, ogrzewane, wolne, tanio. Belweder. Tel. 150-78, 182-14.

„Argo" taksometr, mały, nowy, oświetlony sprzedam. Litewska 8, m. 34.

Licznik samochodowy, prawie nowy, okazyjnie sprzedam. Ceglana 9, m. 5.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.